

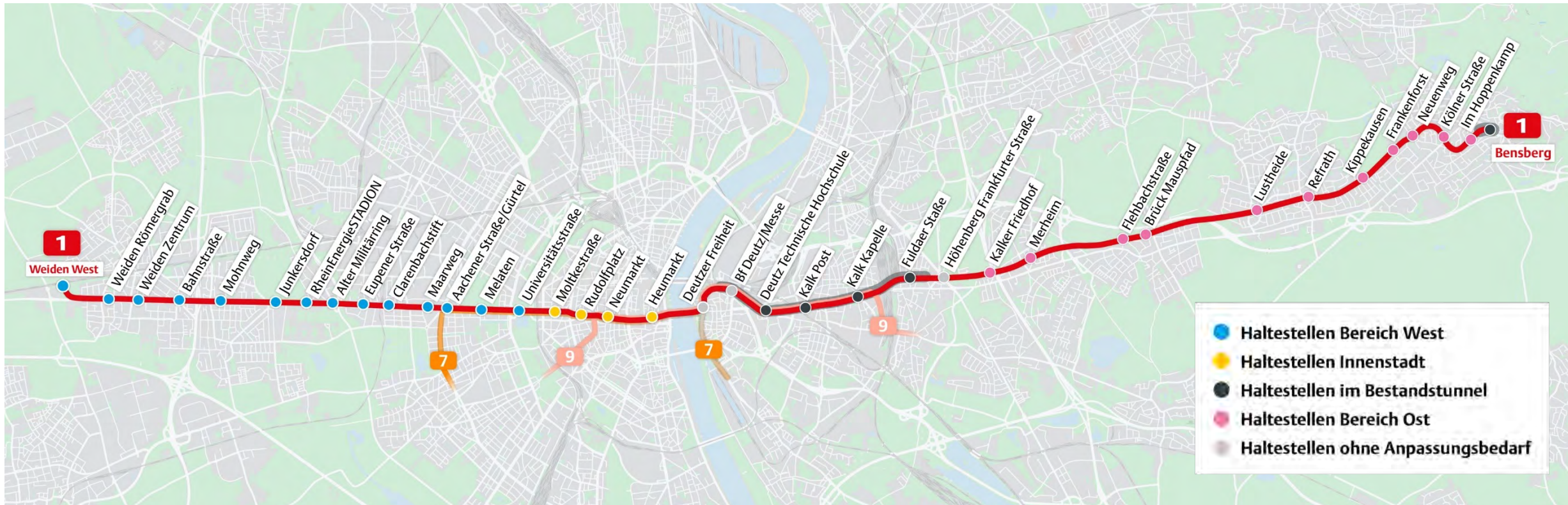


2. Fachgespräch
zur Ost-West-Achse
18. August 2022



- 1 Begrüßung und Rückblick auf die erste Sitzung**
- 2 Antworten der Projektgruppe**
- 3 Planungsstand OWA im Abschnitt West**
- 4 Kriterienkatalog für die Variantenbewertung im Bereich West**
- 5 Vorzugsvarianten für die Haltestellen im Bereich West**
- 6 Projektkommunikation und Ausblick**

Übersicht Projektbereiche



Die Projektverantwortlichen

Gesamtprojektleitung

Amt 66: Hildegard Heide

Stellvertretene

Gesamtprojektleitung

Amt 69: Torsten Kley-Steверding

Beigeordneter für Mobilität

Ascan Egerer

Amtsleitung 66

Silke Stach-Reinartz

Amtsleitung 69

Sonja Rode

KVB

Gunther Höhn

Klaus Köster



Begrüßung und Rückblick auf die erste Sitzung

1



Ziele der OWA-Fachgespräche

Mit dem Fachgespräch verfolgen wir folgende Ziele

- Planungsstände transparent kommunizieren
- Über Ausblicke und weitere Entwicklungen informieren
- Fach- und Verständnisfragen offen beantworten und klären
- Hinweise zur Planung aufnehmen und Expert*innen prüfen, ob sie in die Planung aufgenommen werden
- Weiterführende Fragen einordnen und ggf. positionieren

Ausblick auf Planungsthemen

Das sind die nächsten Schritte

Abschnitt West

Fachplanungen zu Vorzugsvarianten

Erstellen Kostenschätzung

Planen der Bereiche zwischen den Haltestellen

Information Öffentlichkeit über Ergebnisse

Innenstadt – oberirdisch

Varianten im Bereich Eisenbahnhof bis Hahnenstraße werden erarbeitet

Diskussion und Optimieren der Varianten im Workshop

Zukünftige Führung der Buslinien 136 und 146 wird festgelegt

Innenstadt – unterirdisch

Varianten der Haltestellen erarbeiten

Erstellen von Betriebssimulationen

Optimieren der Bauverfahren (offene Bauweise / maschineller Vortrieb)

Festlegung der Vorzugsvarianten

Bestandstunnel

Attraktivierung und Barrierefreiheit

Ganzheitliche Brandschutzkonzepte für vier Haltestellen

Nachrüstung von Aufzügen an den Haltestellen Deutz TH und Fuldaer Straße

Abschnitt Ost

Für die Beurteilung von Eingriff und Ausgleich werden Fachgutachten beauftragt

Rheinisch-Bergischer Kreis

Themen der OWA-Fachgespräche

unter- und ober-irdische Alternative

- Wegelängen der Alternativen
- Opportunitätskosten
- Beitrag der Planungsvarianten zur Klimaneutralität
- ...

Stadtplanung

- Erhöhung der Lebensqualität durch nachhaltige Stadtplanung
- barrierefreie Zugänglichkeit
- Nutzung freigewordener Räume und Flächen
- Klimatische Bedingungen
- ...

Verkehr

- Studien zu Reisezeiten
- Ausweichrouten
- Verkehrsführung während der Bauzeit
- ...

Neumarkt

- Planungshorizont
- Verkehrsberuhigung
- ...

Antworten der Projektgruppe

2



Antworten der Projektgruppe

Wird der Kriterienkatalog zur Bewertung der innerstädtischen Varianten veröffentlicht und es die Gelegenheit geben zu kommentieren und Ergänzungen einzubringen?

- Heute Vorstellung der Bewertungskriterien und der Varianten im Bereich West
- Vorstellung der Varianten und der Bewertungskriterien für die Lösungsansätze der oberirdischen Stadtbahnführung im kommenden Fachgespräch geplant
- Projektgruppe wird Fragen und Anmerkungen aufnehmen und prüfen

Warum finden bereits Ortsbegehungen in den Kellern der Häuser statt?

- Unvollständige Aktenbestände zu Gebäuden in der Kölner Innenstadt (z.B. zu Abmessungen in Kellergeschossen und Daten zu Bauart)
- Neue Daten geben Aufschluss über Auswirkungen bei Baumaßnahmen (oberirdisch und unterirdisch)

Antworten der Projektgruppe

Wie wahrscheinlich sind Fördergelder für die Tunnellösung bei immer weiter steigenden Kosten?

- Zum jetzigen Planungsstand geht die Verwaltung davon aus, dass beide innerstädtischen Alternativen (oberirdisch und unterirdisch) förderfähig sind
- Die neue Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung liegt mittlerweile vor
- Der Kosten-Nutzen-Index wird nun neu berechnet

Planungsstand OWA im Abschnitt West

2



Abschnitt West



Hintergrund

14 Haltestellen in drei Planungspaketen von Universitätsstraße bis Weiden West

Ertüchtigung und Verlängerung der oberirdischen Haltestellen für den Einsatz von 90-m-Zügen

Aktueller Beauftragungsstand

GP1 West beauftragt (Leistungsphase 1-4):

ARGE
Schüßler Plan
ZPP Ingenieure

Projektsteuerung beauftragt:

ARGE Vössing
weisemüller

Abschnitt West



Aktueller Sachstand

Ämterumlauf abgeschlossen

Fortschreiben der Vorplanung

Ausblick auf Planungsthemen

Fachplanungen zu Vorzugsvarianten

Variantenplanung der Bereiche zwischen den Haltestellen

Erstellung Kostenschätzung

Information Öffentlichkeit über Ergebnisse

Herausforderungen

- Radverkehrsführung/Parkplatzsituation
- Baumstandorte
- Enge Platzverhältnisse im Bereich der Haltestellen

Kriterienkatalog für die Variantenbewertung im Bereich West



3

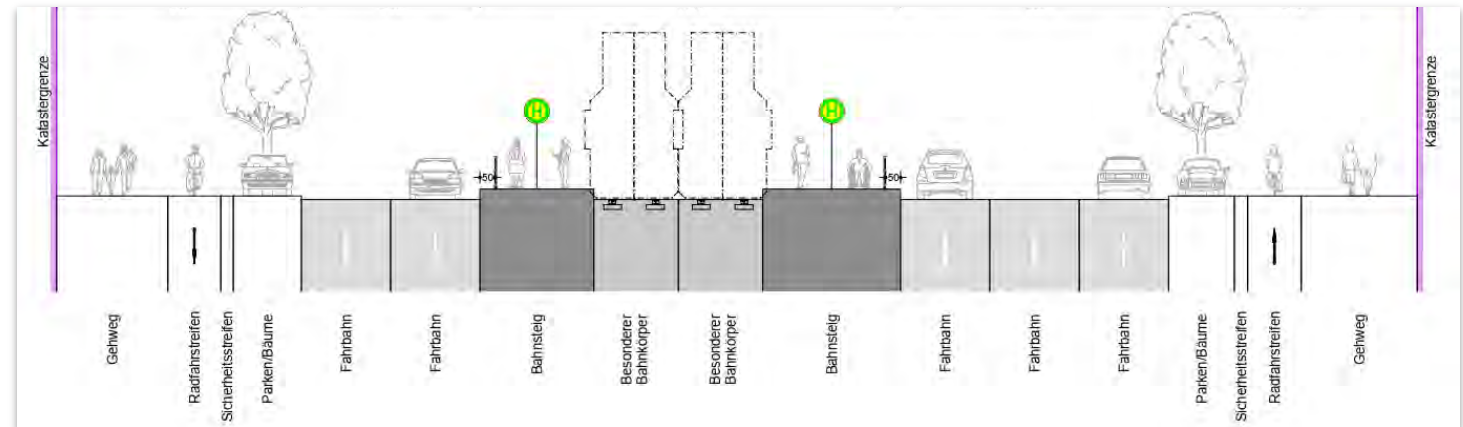
Erarbeiten eines Kriterienkatalogs zur Variantenbewertung

1. Entwicklung eines Kriterienkatalogs durch den GP-West in Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung und in Abstimmung mit Projektgruppe sowie KVB
2. Methodische Grundlage: Nutzwertanalyse und Szenarioanalyse
3. Vorlage des Kriterienkatalogs bei den an der Planung beteiligten Personen
4. Anpassen und Festlegen der Wichtung und Bewertungssystematik
5. Freigabe eines einvernehmlichen Kriterienkatalogs durch die Projektbeteiligten
6. Workshop mit allen Planungsbeteiligten zur Bewertung der Varianten anhand des Kriterienkatalogs

Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

Die neun Hauptkriterien

- Haltestelle
- Städtebau und Straßenraumgestaltung
- Umweltauswirkungen
- Verkehrsauswirkungen
- Fuß- und Radverkehr
- Verkehrssicherheit
- Wirtschaftlichkeit
- Realisierung
- Betriebliche Belange der KVB



Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

36 Unterkriterien verteilt auf die neun Hauptkriterien

Haltestelle

- Kapazität (Breite)
- Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)
- Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)
- ...

Städtebau und Straßengestaltung

- Integration der Trassen in Strukturen und Freiräume
- Einfügung in die Gebietscharakteristik
- Aufenthaltsqualität der Seitenräume
- ...

Umweltauswirkungen

- Versiegelungsgrad
- Baumerhalt
- Schallemissionen
- ...

Verkehrsauswirkungen

- Fahrgastpotential
- Umsteigebeziehung
- Erreichbarkeit der Quartiere und Umwegefahrten
- ...

Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

36 Unterkriterien verteilt auf die neun Hauptkriterien

Fuß- und Radverkehr

- Breite der Radverkehrsanlagen inkl. Sicherheitsraum
- Breite der Verkehrsräume für Fußgänger
- Überquerbarkeit der Fahrbahn
- ...

Verkehrssicherheit

- Nutzungsverträgliche Geschwindigkeiten
- Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs
- Konflikte und Gefährdung bei Fahrbahnquerungen
- ...

Wirtschaftlichkeit

- Investitionskosten
- Betriebskosten

Realisierung

- Planungs- und Abstimmungsaufwand
- Grunderwerb
- Komplexität der Bauzustände

Betriebliche Belange der KVB

Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

	Kriterium	Wichtung		Punkte	Wichtung x Punkte	Erläuterung der Bewertung	Bewertungssystematik
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Haltestelle	8,0%	2,0%	50	1,0		100 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird erreicht oder sogar überschritten 50 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird unwesentlich unterschritten 0 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird wesentlich unterschritten
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	50	1,0		100 Punkte: (besonders) gut erreichbar 50 Punkte: befriedigende Lage und Erreichbarkeit 0 Punkte: eher schlechte Lage und Erreichbarkeit
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)		2,0%	100	2,0		100 Punkte: Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben 50 Punkte: Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei erreichbar 0 Punkte: Barrierefreiheit nicht gegeben
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	100	2,0		100 Punkte: gute Orientierungsmöglichkeit durch gegebene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 50 Punkte: befriedigende Orientierungsmöglichkeit durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 0 Punkte: schlechte Orientierungsmöglichkeit, aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit

Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

Wichtung der Hauptkriterien in Prozent

• Haltestelle	8%
• Städtebau und Straßenraumgestaltung	13%
• Umweltauswirkungen	13%
• Verkehrsauswirkungen	15%
• Fuß- und Radverkehr	8%
• Verkehrssicherheit	8%
• Wirtschaftlichkeit	15%
• Realisierung	5%
• Betriebliche Belange der KVB	15%
	<hr/>
	100%

Bewerten anhand der Nutzwertanalyse am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

	Kriterium	Wichtung	
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Haltestelle	8,0%	2,0%
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)		2,0%
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%

Schritt 1

Wichtung der Unterkriterien in Prozent

Bewerten anhand der Nutzwertanalyse am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

	Kriterium	Wichtung		Punkte
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Haltestelle	8,0%	2,0%	50
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	50
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)		2,0%	100
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	100

Schritt 1
Wichtung der Unterkriterien in Prozent

Schritt 2
Punktevergabe (0/50/100)

Bewerten anhand der Nutzwertanalyse am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

Schritt 3

Begründung anhand der Bewertungssystematik

Kriterium	Wichtung		Punkte	Erläuterung der Bewertung	Bewertungssystematik
Kapazität (Breite) der Haltestelle	8,0%	2,0%	50		100 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird erreicht oder sogar überschritten
					50 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird unwesentlich unterschritten
Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)	8,0%	2,0%	50		100 Punkte: (besonders) gut erreichbar
					50 Punkte: befriedigende Lage und Erreichbarkeit
Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)	8,0%	2,0%	100		0 Punkt: eher schlechte Lage und Erreichbarkeit
					100 Punkte: Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben
Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)	8,0%	2,0%	100		50 Punkte: Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei erreichbar
					0 Punkt: Barrierefreiheit nicht gegeben
					100 Punkte: gute Orientierungsmöglichkeit durch gegebene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit
					50 Punkte: befriedigende Orientierungsmöglichkeit durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit
					0 Punkt: schlechte Orientierungsmöglichkeit, aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit

Bewerten anhand der Nutzwertanalyse am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

	Kriterium	Wichtung		Punkte	Wichtung x Punkte
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Haltestelle	8,0%	2,0%	50	1,0
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	50	1,0
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)		2,0%	100	2,0
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	100	2,0

6,0

Schritt 1
Wichtung der Unterkriterien in Prozent

Schritt 2
Punktevergabe (0/50/100)

Schritt 3
Begründung entlang einer Bewertungssystematik

Schritt 4
Berechnung des Nutzwerts

Bewerten anhand der Nutzwertanalyse

Die dargestellte Bewertung erfolgt auf diese Weise für alle acht Haupt- und 36 Unterkriterien

36 Unterkriterien Haltestelle					
Kriterium	Wichtung	Punkte	Wichtung x Punkte	Erläuterung der Bewertung	Bewertungssystematik
Haltestelle	8,0%	50	1,0		100 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird erreicht oder sogar überschritten 50 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird unwesentlich unterschritten
		50	1,0		100 Punkte: (besonders) gut erreichbar 50 Punkte: befriedigende Lage und Erreichbarkeit 0 Punkt: eher schlechte Lage und Erreichbarkeit
		100	2,0		100 Punkte: Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben 50 Punkte: Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei erreichbar 0 Punkt: Barrierefreiheit nicht gegeben
		100	2,0		100 Punkte: gute Orientierungsmöglichkeit durch gegebene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 50 Punkte: befriedigende Orientierungsmöglichkeit durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 0 Punkt: schlechte Orientierungsmöglichkeit, aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit

Kriterium	Wichtung	Punkte	Wichtung x Punkte	Erläuterung der Bewertung	Bewertungssystematik
Haltestelle	8,0%	50	1,0		100 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird erreicht oder sogar überschritten 50 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird unwesentlich unterschritten
		50	1,0		100 Punkte: (besonders) gut erreichbar 50 Punkte: befriedigende Lage und Erreichbarkeit 0 Punkt: eher schlechte Lage und Erreichbarkeit
		100	2,0		100 Punkte: Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben 50 Punkte: Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei erreichbar 0 Punkt: Barrierefreiheit nicht gegeben
		100	2,0		100 Punkte: gute Orientierungsmöglichkeit durch gegebene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 50 Punkte: befriedigende Orientierungsmöglichkeit durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 0 Punkt: schlechte Orientierungsmöglichkeit, aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit

Kriterium	Wichtung	Punkte	Wichtung x Punkte	Erläuterung der Bewertung	Bewertungssystematik
Haltestelle	8,0%	50	1,0		100 Punkte: (besonders) gut erreichbar 50 Punkte: befriedigende Lage und Erreichbarkeit 0 Punkt: eher schlechte Lage und Erreichbarkeit
		50	1,0		100 Punkte: Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben 50 Punkte: Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei erreichbar 0 Punkt: Barrierefreiheit nicht gegeben
Haltestelle	8,0%	100	2,0		100 Punkte: gute Orientierungsmöglichkeit durch gegebene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 50 Punkte: befriedigende Orientierungsmöglichkeit durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 0 Punkt: schlechte Orientierungsmöglichkeit, aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit
		100	2,0		100 Punkte: gute Orientierungsmöglichkeit durch gegebene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 50 Punkte: befriedigende Orientierungsmöglichkeit durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 0 Punkt: schlechte Orientierungsmöglichkeit, aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit
Summe		320	320	41,7	

Überprüfen mit der Szenarioanalyse

Szenario	Universitätsstraße	Maarweg	Mohnweg
Hauptszenario	Variante 3	Variante 1	Variante 2
Schwerpunkte hervorgehoben (Verkehr, Wirtschaft und betriebliche Belange der KVB)	Variante 3	Variante 1	Variante 1 + 3
Gleichmäßige Wichtung für alle Hauptkriterien (11,1%)	Variante 3	Variante 1	Variante 2
Schwerpunkt Fahrgastpotential (15%)	Variante 3	Variante 1	Variante 2
Mehr Umwelt (18 statt 13%) und weniger Städtebau (8 statt 13 %)	Variante 3	Variante 1	Variante 2
Weniger Wirtschaftlichkeit (10 statt 15%)	Variante 3	Variante 1	Variante 2
Mehr Wirtschaftlichkeit (30 statt 15%)	Variante 3	Variante 1	Variante 1 + 3
Keine Wirtschaftlichkeit (0 statt 15%)	Variante 3	Variante 1	Variante 2

Offene Runde

?

**Welche Verständnisfragen
haben Sie?**

A light green map of a city street grid is the background. A red line with a white double-line center runs horizontally across the middle. A red callout box with a white border points to the line. Two red circles are on the line: one with the number '4' and one with a magnifying glass icon.

Vorzugsvarianten für die Haltestellen im Bereich West

4



Abschnitt West



Haltestellenpakete

Paket 2

- Universitätsstraße
- Melaten
- Aachener Str. / Gürtel
- Maarweg
- Clarenbachstift



Paket 3

- Eupener Straße
- Alter Militärring
- Rheinenergie-Stadion
- Junkersdorf
- Mohnweg

Paket 4

- Bahnstraße
- Weiden Zentrum
- Weiden Römergrab
- Weiden West

Abschnitt West



Haltestellenpakete – Detailblicke

Paket 2

- Universitätsstraße
- Melaten
- Aachener Str. / Gürtel
- Maarweg
- Clarenbachstift



Paket 3

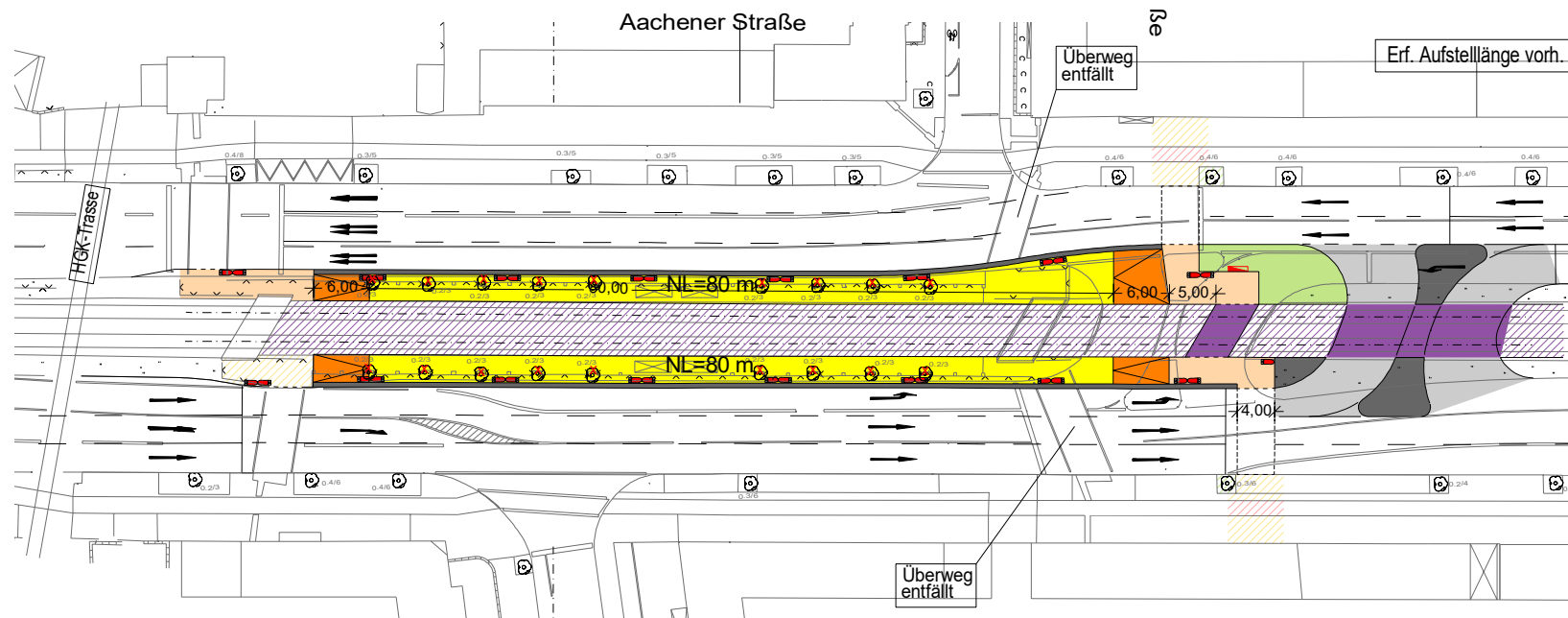
- Eupener Straße
- Alter Militärring
- Rheinenergie-Stadion
- Junkersdorf
- Mohnweg




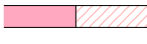


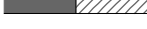





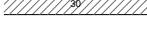

Paket 4

- Bahnstraße
- Weiden Zentrum
- Weiden Römergrab
- Weiden West

Haltestellen

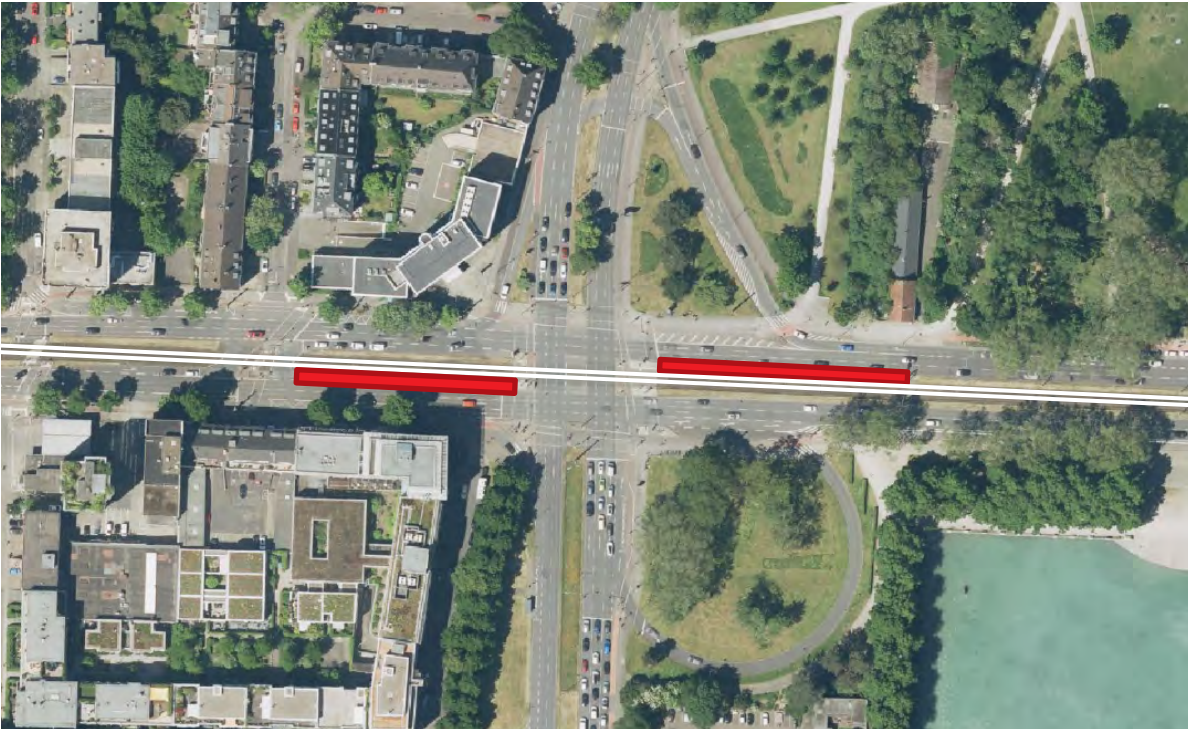
Legende der Vorentwurfspläne



-  Gehweg gepl. / vorh.
-  Radweg gepl. / vorh.
-  Radfahrstreifen in Knotenpunkt gepl.
-  Gemeinsamer Geh- und Radweg gepl. / vorh.
-  Grünstreifen / Beet gepl. / vorh.
-  Schotterfläche gepl. / vorh.
-  Parkplatz gepl. / vorh.
-  Fahrbahn Asphalt gepl. / vorh.
-  Besondere Bahnkörper gepl. / vorh.
-  Bahnsteig gepl. / vorh.
-  Treppen / Rampen gepl. / vorh.
-  Trennstreifen / Inselköpfe gepl. / vorh.
-  Gebäude / Bauten mit Hausnr. vorh.
-  Grundstückszufahrten vorh.

Haltestelle Universitätsstraße

Planungsrandbedingungen



Verkehrsgutachten

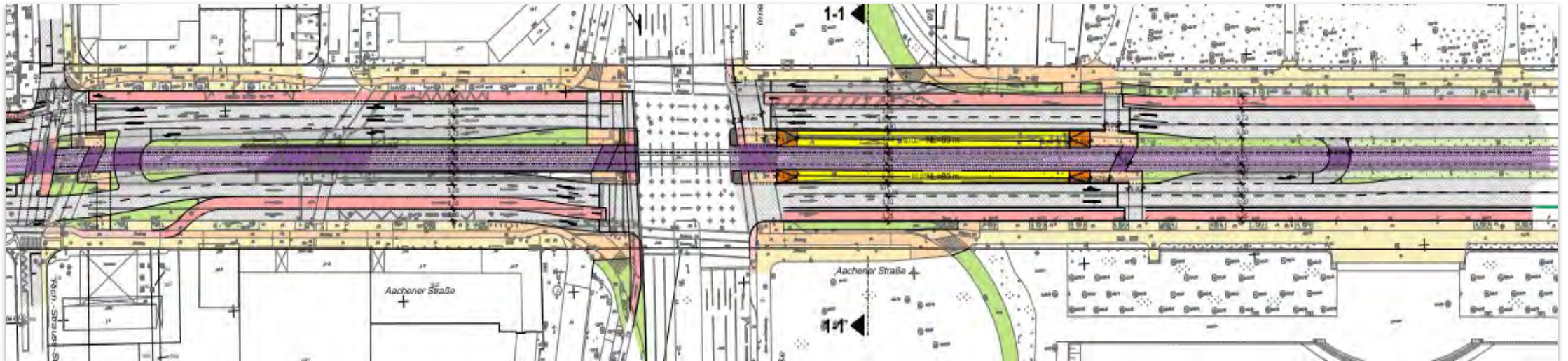
- Der indirekte Linksabbieger im süd-östlichen Quadranten entfällt
- Der freifließende Rechts- und Linksabbieger aus der Innenstadt kommend entfällt

Besonderheiten

- Alle Bäume der Allee sollen erhalten werden
- Die bestehenden Radfahrstreifen auf der Aachener Straße sollen möglichst integriert werden

Haltestelle Universitätsstraße

Variante 1



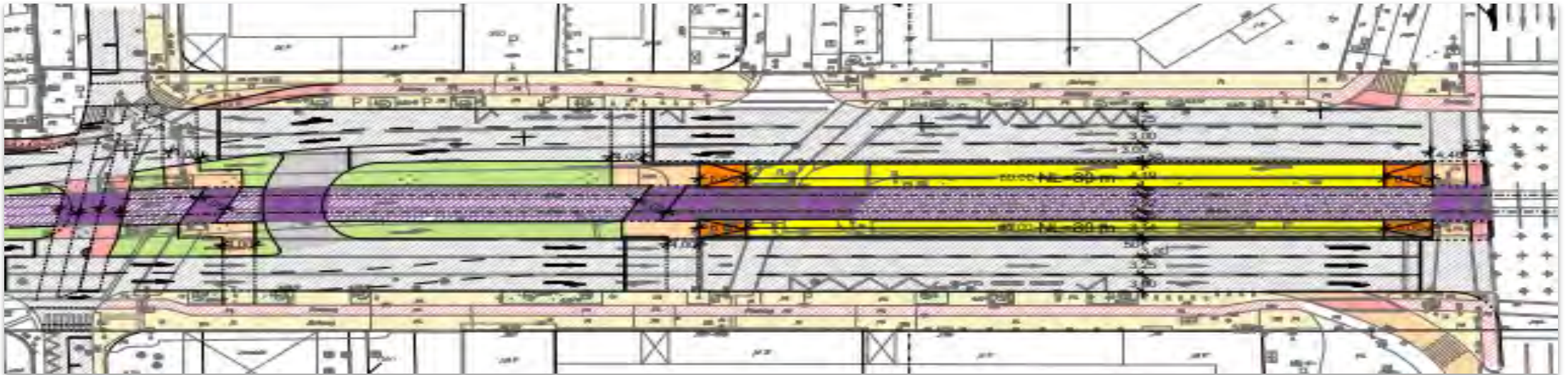
Universitätsstraße

Variante 1

Beide Haltestellen östlich
der Universitätsstraße

Haltestelle Universitätsstraße

Variante 2



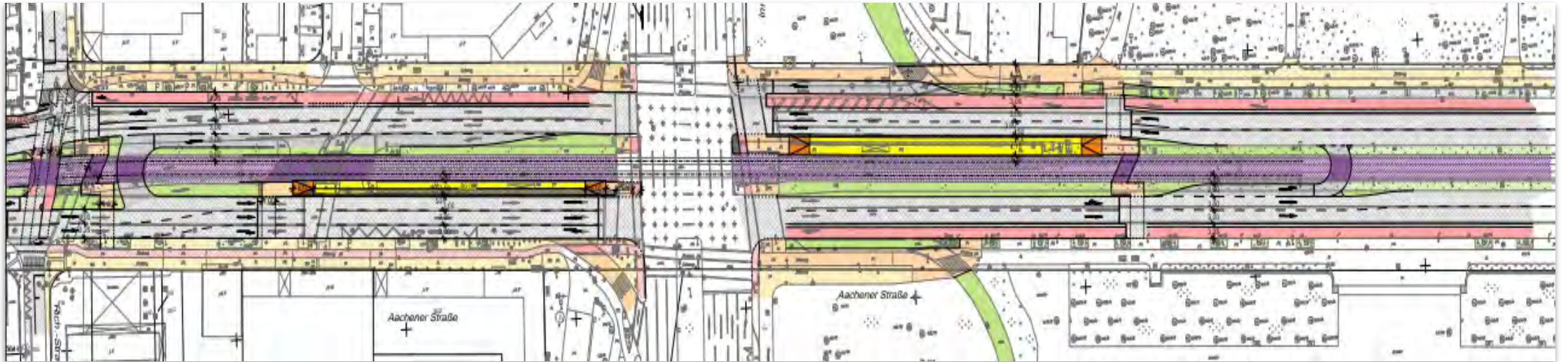
Variante 2

Beide Haltestellen westlich
der Universitätsstraße

Universitätsstraße

Haltestelle Universitätsstraße

Variante 3



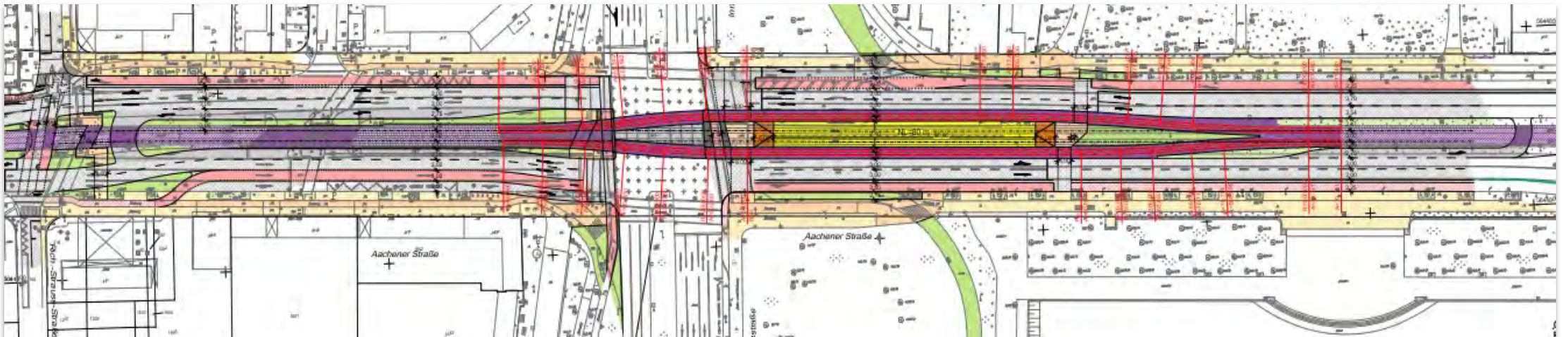
Variante 3

Verlängerung der beiden
vorhandenen Haltestellen

Universitätsstraße

Haltestelle Universitätsstraße

Variante 4



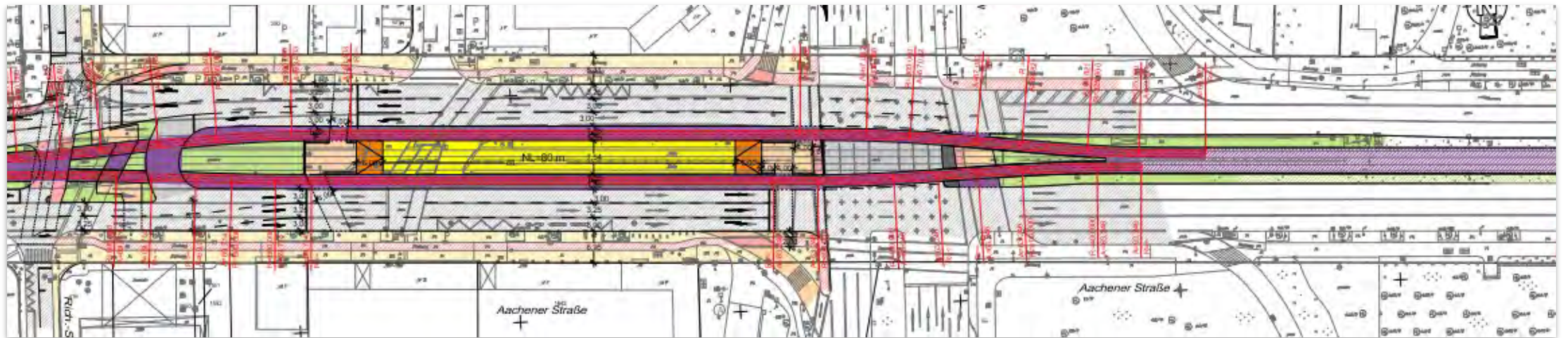
Universitätsstraße

Variante 4

Mittelbahnsteig östlich
Universitätsstraße

Haltestelle Universitätsstraße

Variante 5



Universitätsstraße

Variante 5

Mittelbahnsteig westlich
Universitätsstraße

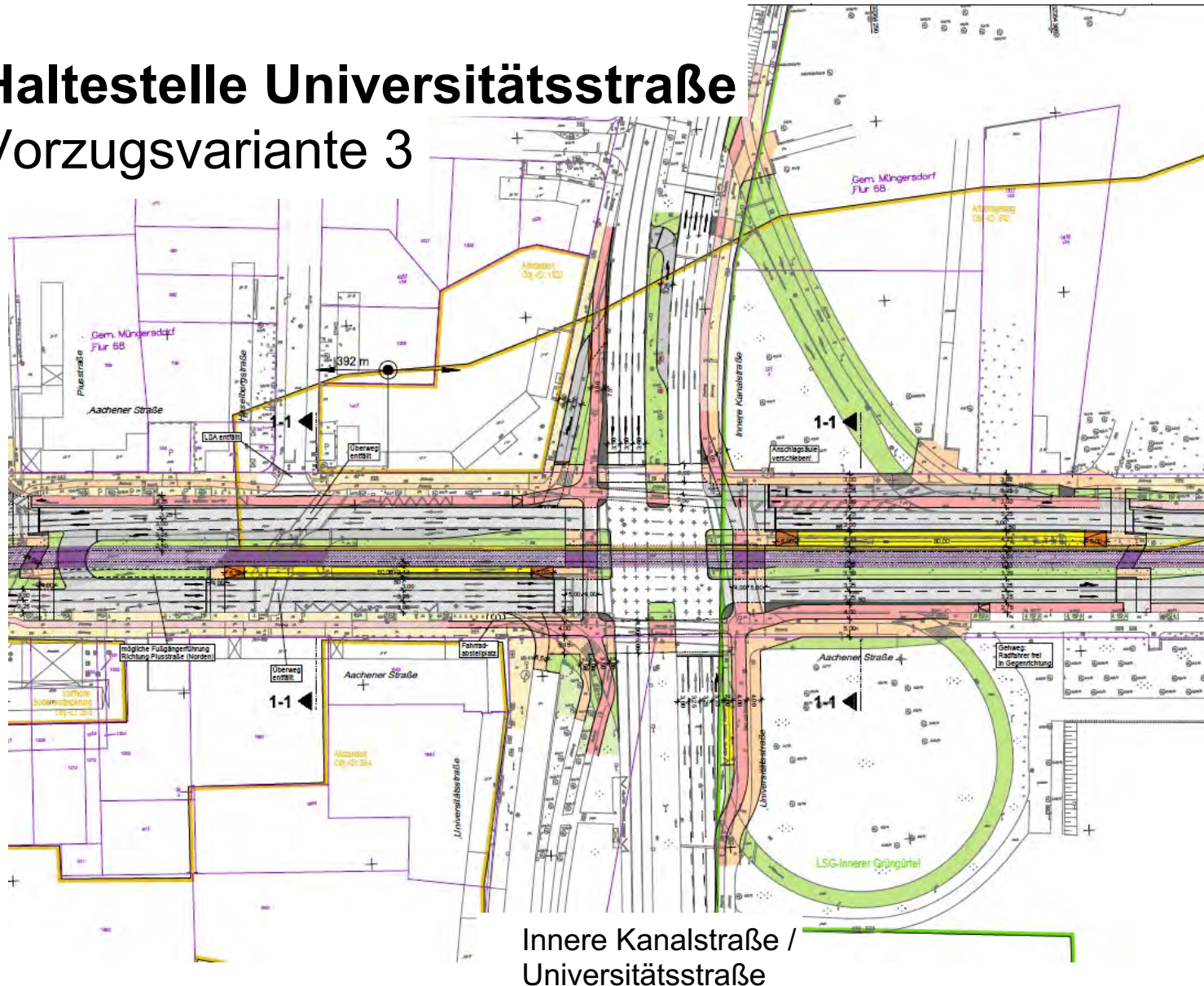
Haltestelle Universitätsstraße

Bewertung

Kriterium		Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Haltestelle	8%	7,0	8,0	6,0	7,0	7,0
Städtebau und Straßenraum	13%	5,2	5,2	6,5	9,1	9,1
Umweltauswirkungen	13%	7,8	6,5	7,8	7,8	5,2
Verkehrliche Auswirkungen	15%	5,5	7,4	10,2	4,5	6,4
Fußgänger- und Radverkehr	8%	7,2	4,0	5,6	6,4	3,2
Verkehrssicherheit	8%	5,0	4,0	6,0	3,0	2,0
Wirtschaftlichkeit	15%	7,5	7,5	13,2	1,9	1,9
Realisierung	5%	3,3	3,3	3,3	2,5	2,5
Belange der KVB	15%	15	15	15	15	15
Summe		63,5	60,9	73,6	57,2	52,3

Haltestelle Universitätsstraße

Vorzugsvariante 3



Begründung

- Abgeschwächte städtebauliche Trennwirkung (versetzte Bahnsteige mit Grünstreifen)
- Beste Verkehrsqualität im Längs- und Querverkehr
- Geringstes Gefährdungspotenzial
- Geringste Investitionskosten

Haltestelle Universitätsstraße

Überprüfen mit der Szenarioanalyse

Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 3
Schwerpunkte hervorgehoben (Verkehr, Wirtschaft und betriebliche Belange der KVB)	Vorzugsvariante 3
Gleichmäßige Wichtung für alle Hauptkriterien (11,11%)	Vorzugsvariante 3
Schwerpunkt Fahrgastpotential (15%)	Vorzugsvariante 3
Mehr Umwelt (18 statt 13%) und weniger Städtebau (8 statt 13 %)	Vorzugsvariante 3
Weniger Wirtschaftlichkeit (10 statt 15%)	Vorzugsvariante 3
Mehr Wirtschaftlichkeit (30 statt 15%)	Vorzugsvariante 3
Keine Wirtschaftlichkeit (0 statt 20%)	Vorzugsvariante 3

Fazit

- Vorzugsvariante 3 bleibt stabil
- Bewertungsergebnis des Hauptszenarios ist belastbar

Haltestelle Junkersdorf

Planungsrandbedingungen

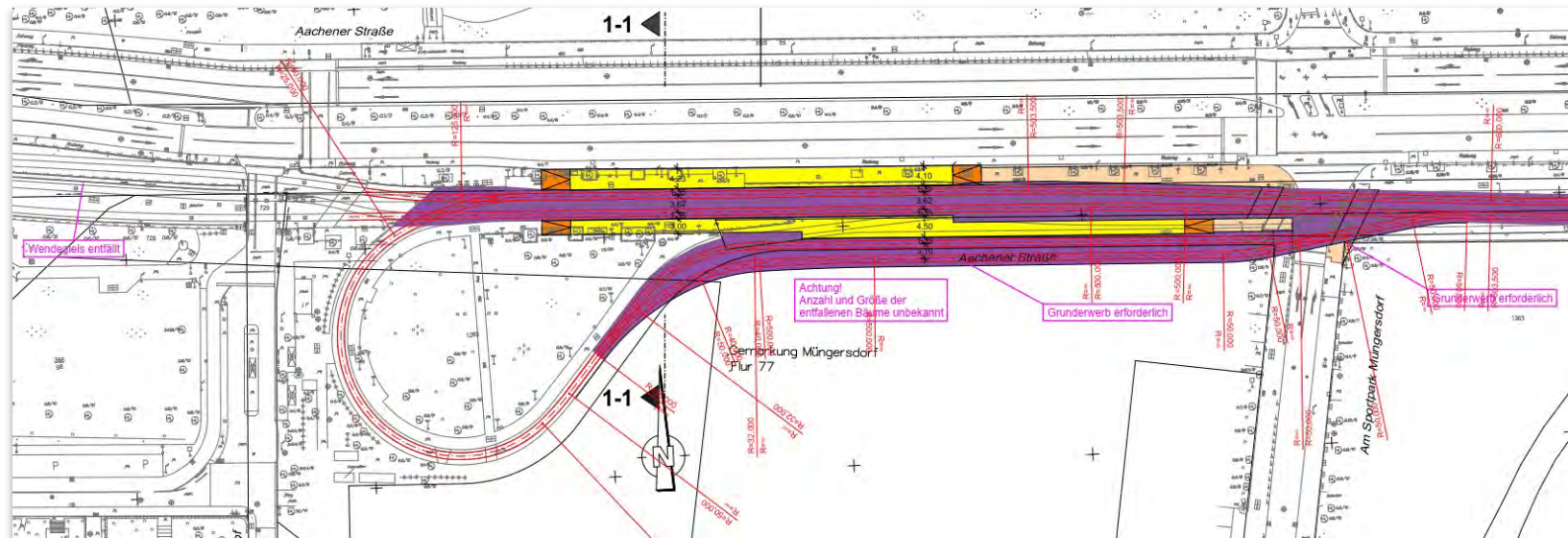


Besonderheiten

- Komplexer Umsteigepunkt mit Wendegleis, Wendeschleife, zwei Seitenbahnsteigen und drei Bushaltestellen
- Wendemöglichkeit für Verstärkerfahrten der Stadtbahnlinie 1 obligatorisch
- Wendemöglichkeit für Stadionverkehr
- Bahnsteig nach Osten sehr schmal (<1 m).
- Viele Bäume vorhanden

Haltestelle Junkersdorf

Variante 4+



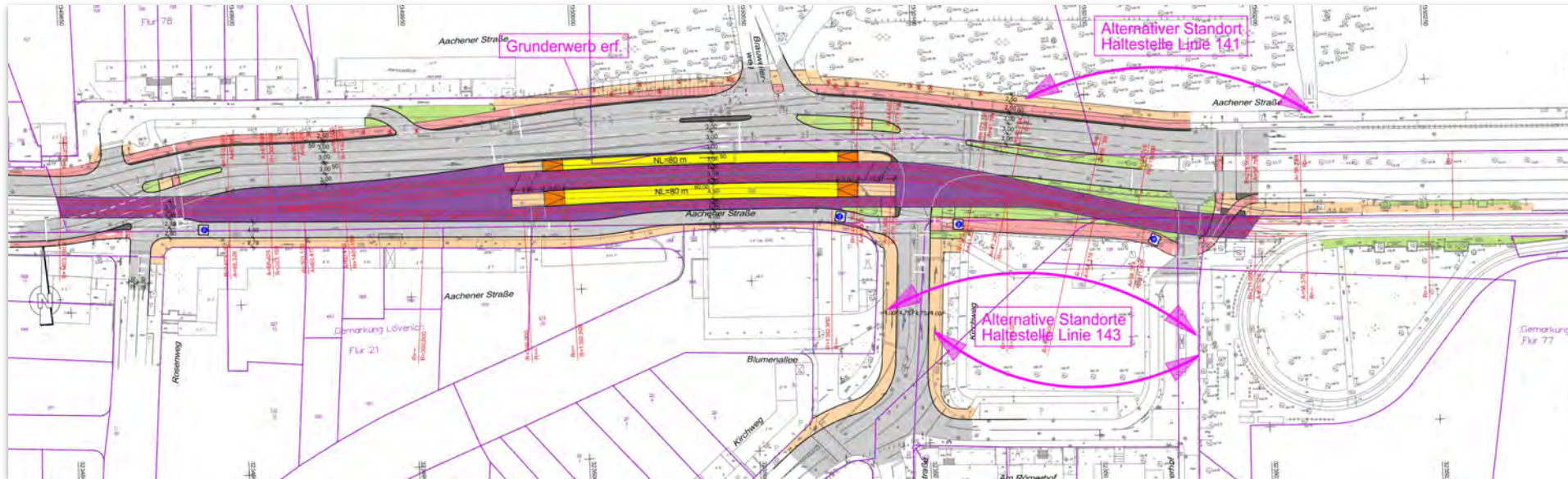
Am Römerhof

Am Sportpark
Müngersdorf

Besonderheiten

- Fahrtrichtung in der Wendeschleife gedreht
- Der Bahnsteig Richtung Weiden wird weit nach Osten verlängert
- Der Bahnsteig Richtung Bensberg wird nach Osten verlängert (Mittelbahnsteig für wendende Bahnen)
- Separates Abstellgleis durch Wendeschleife erreichbar

Haltestelle Junkersdorf Variante 8



Rosenweg

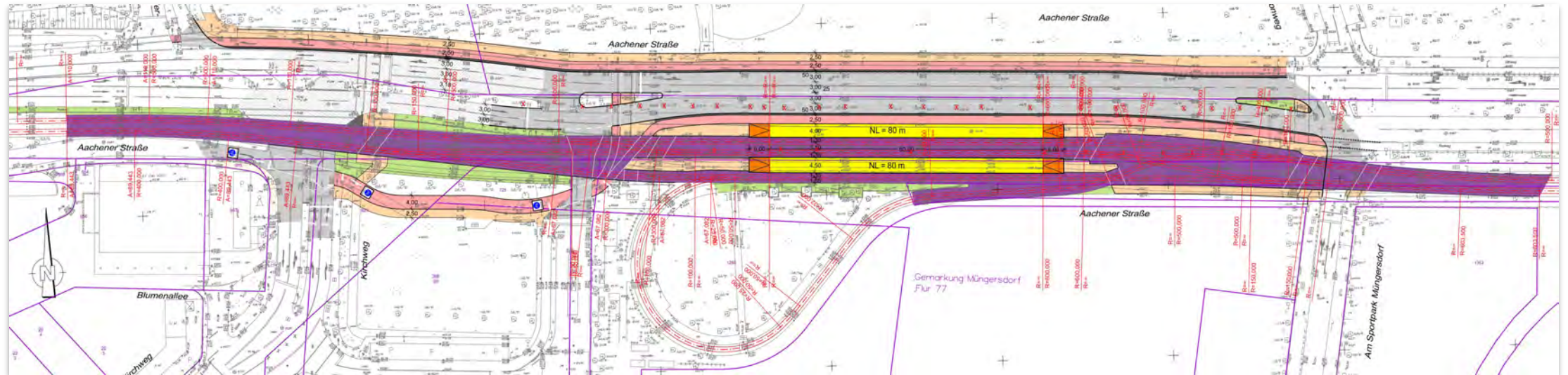
Kirchweg

Besonderheiten

- Verlagerung der Haltestelle Richtung Junkersdorf
- Beibehalten der Wendeschleife
- Abstellgleis im Bereich der neuen Bahnsteige
- Räumliche Trennung der verschiedenen Anlagen

Haltestelle Junkersdorf

Variante 9



Kirchweg

Am Römerhof

Besonderheiten

- Beibehalten der Wendeschleife
- Neubau eines Seiten- sowie eines Mittelbahnsteigs
- Abstellgleis im Bereich der neuen Bahnsteige

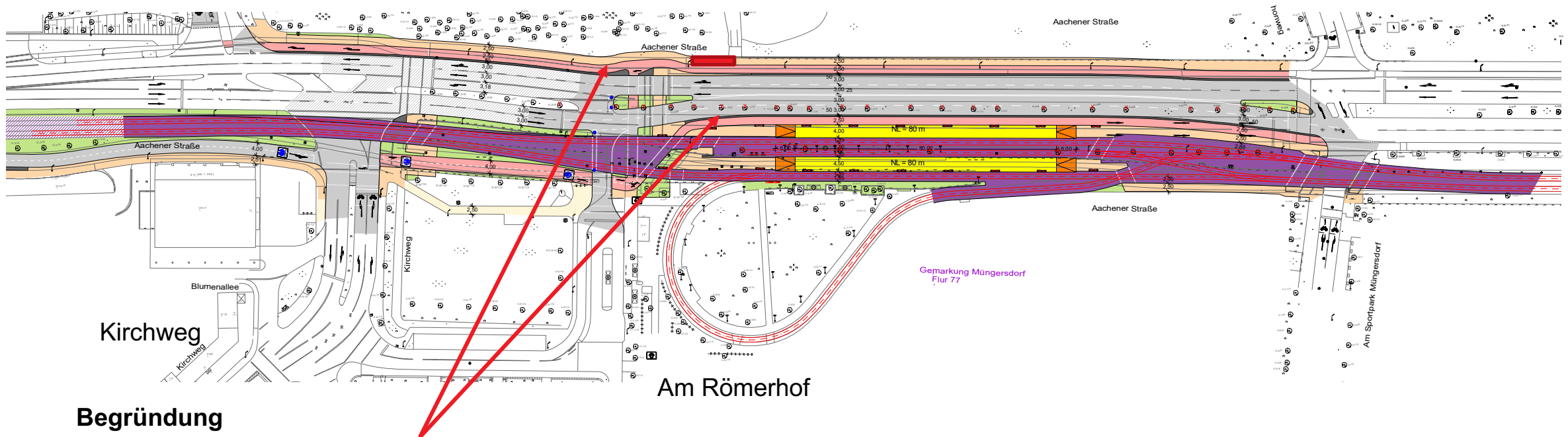
Haltestelle Junkersdorf

Bewertung

Kriterium		Variante 4+	Variante 8	Variante 9
Haltestelle	8%	5,0	7,0	5,0
Städtebau und Straßenraum	13%	6,5	6,5	5,2
Umweltauswirkungen	13%	5,2	2,6	2,6
Verkehrliche Auswirkungen	15%	4,5	8,5	9,3
Fußgänger- und Radverkehr	8%	5,6	7,2	6,4
Verkehrssicherheit	8%	4,0	5,0	5,0
Wirtschaftlichkeit	15%	13,2	1,9	7,5
Realisierung	5%	3,3	0,8	2,5
Betriebliche Belange KVB	15%	7,5	0,0	15,0
Summe		54,8	39,5	58,5

Haltestelle Junkersdorf

Vorzugsvariante 9



Begründung

- Breite, durchgehende Radwege
- Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich
- Optimale betriebliche Abwicklung KVB
- Kurze Umsteigewege
- Gute Trassierung
- Keine gestalterische Trennwirkung
- Kein Eingriff in den Landschaftsplan und das Forstrecht
- Mittlere Investitionskosten

Haltestelle Junkersdorf

Überprüfen mit der Szenarioanalyse

Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 9
Schwerpunkte hervorgehoben (Verkehr, Wirtschaft und betriebliche Belange der KVB)	Vorzugsvariante 9
Gleichmäßige Wichtung für alle Hauptkriterien (11,11%)	Vorzugsvariante 9
Schwerpunkt Fahrgastpotential (15%)	Vorzugsvariante 9
Mehr Umwelt (18 statt 13%) und weniger Städtebau (8 statt 13 %)	Vorzugsvariante 9
Weniger Wirtschaftlichkeit (10 statt 15%)	Vorzugsvariante 9
Mehr Wirtschaftlichkeit (30 statt 15%)	Variante 4+
Keine Wirtschaftlichkeit (0 statt 20%)	Vorzugsvariante 9

Fazit

- Vorzugsvariante 9 bleibt stabil
- Bewertungsergebnis des Hauptszenarios ist belastbar

Abschnitt West



Die weiteren Haltestellen im Überblick

Paket 2

- Universitätsstraße
- Melaten
- Aachener Str. / Gürtel
- Maarweg
- Clarenbachstift



Paket 3

- Eupener Straße
- Alter Militärring
- Rheinenergie-Stadion
- Junkersdorf
- Mohnweg

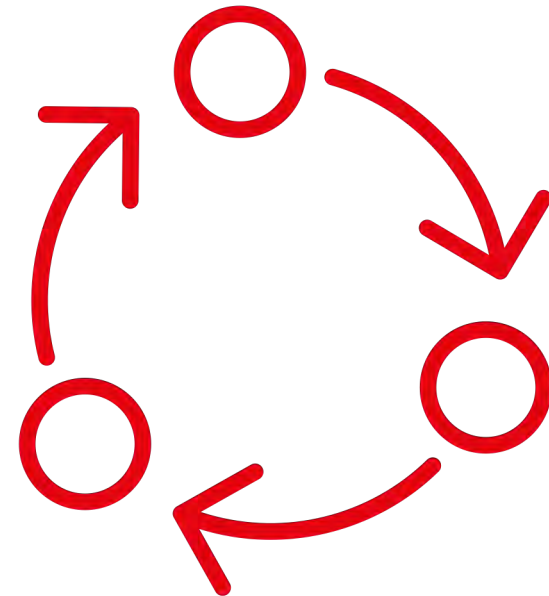
Paket 4

- Bahnstraße
- Weiden Zentrum
- Weiden Römergrab
- Weiden West

Themenmarkt

Ablauf

- 3 Stationen mit je 4 Haltestellen
- 3 Gruppen, je eine pro Station
- 3 Durchgänge á 20 Minuten
- Ablauf:
 - ca. 5 Minuten Input
 - ca. 15 Minuten Fragen und Anregungen
- Tonsignal markiert den Stationswechsel



Projektkommunikation und Ausblick



6

Projektkommunikation

So beteiligen wir

Kommunikationsmittel

Aktuell

- Haltestellen-Steckbriefe
- Projekt-Webseite
www.stadt-koeln.de/ost-west-achse
- Informationsflyer
- Social-Media-Kanäle
(Stadt Köln, KVB)

Ausblick

- Erklärvideo: „So planen wir eine Haltestelle“
- Ankündigungen im öffentlichen Raum

Dialogformate

Aktuell

- Bürgerinformationen und Befragung über das Projekt Abschnitt West auf
www.meinungfuer.koeln/owa-west
- Laufzeit von 15. August bis 4. September 2022

Ausblick

- 3. Politisches Begleitgremium
am 28. Oktober 2022
- Weitere Fachgespräche mit Stakeholdern
geplant

Nachbereitung

So informieren wir die Öffentlichkeit

- Pressemitteilung am Freitag, 19. August 2022
- Veröffentlichung eines Kurzberichtes auf der Projekt-Webseite

So bereiten wir den Termin für Sie nach

Die Besprechungsergebnisse werden in einem Ergebnisprotokoll festgehalten und veröffentlicht

Fragen oder Hinweise dazu an:
strassen-radwegebau@stadt-koeln.de

Ausblick auf die 3. Gremiensitzung

Ausblick Themenplanung 2022

3. Sitzung des politischen Begleitgremiums am 28. Oktober 2022

- Vorzugsvarianten für Haltestellen und Verkehrsanlagen im Bereich Innenstadt für die oberirdische Stadtbahnführung

3. Runde der Fachgespräche im Q4 2022

- Vorzugsvarianten für Haltestellen und Verkehrsanlagen im Bereich Innenstadt für die oberirdische Stadtbahnführung

Welche Themen sind Ihnen für die weiteren Sitzungen wichtig?

Kontakt

Amt für Straßen und Radwegebau
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

Gesamtprojektleitung

Amt 66 | Hildegard Heide
Raum 13B41

Telefon: 0221 221-32139

E-Mail: strassen-radwegebau@stadt-koeln.de

www.stadt-koeln.de

**Vielen Dank - wir
stehen für Ihre
Fragen im Anschluss
gerne persönlich
zur Verfügung.**